



XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1126 de 2022

Carpeta Nº 2779 de 2022

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE LOS USUARIOS VULNERABLES

Se solicita al Poder Ejecutivo se dispongan acciones que contribuyan a difundir masivamente las regulaciones dispuestas en la ley de seguridad vial

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 9 de noviembre de 2022
(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Rodrigo Albernaz.

Miembros: Señores Representantes Eduardo Elinger; Alberto Fumero; Alfonso Lereté, Daniel Martínez Escames; Carlos Varela Nestier.

Asisten: Señora Representante Alexandra Inzaurralde y señor Representante Felipe Schipani.

Invitados: Por tratamiento C/2779/22 se recibe a las siguientes delegaciones:
Por la Federación Ciclista del Uruguay: señores Pablo Quintana, Daniel Gutiérrez y Ulises Carballo.
Por la Unidad Nacional de Seguridad Vial: señor Carlos Manzor, Director; Ing. Agustina Sosa; Dra. Karina Di Castro y Maestra Elisa Payque.
Por situación del Aeropuerto Ángel S. Adami, se recibe a la Asociación de Usuarios integrada por los señores Federico Francois, Presidente; y Luis Du Boishamon.

Secretarios: Laura Rogé y Héctor Amegeiras

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Rodrigo Albernaz Pereira).- Habiendo número, está abierta la reunión.

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Muy buenos días a todos.

Simplemente, quiero dejar constancia de una circunstancia personal, y es que integro tanto esta Comisión como la Especial de Asuntos Municipales, y en función de la coordinación de horarios y la agenda de las comisiones -que uno no maneja- en el día de hoy, a la misma hora, estoy siendo convocado a las dos, simultáneamente. Por tanto, pido las disculpas del caso si en algún momento debiera ausentarme para hacerme presente en la otra comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy bien.

(Ingresa a sala una delegación de la Federación Ciclista del Uruguay)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación de la Federación Ciclista Uruguaya, integrada por su presidente, señor Pablo Quintana; su vicepresidente, doctor Ulises Carballo, y su protesorero, señor Daniel Gutiérrez.

Los hemos invitado para que expongan su posición acerca del proyecto de resolución presentado por la señora diputada Inzaurralde.

SEÑORA REPRESENTANTE INZAURRALDE (Alexandra).- En primer lugar, debo agradecer a los integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Diputados por haber tenido la gentileza de dar tratamiento a este proyecto de resolución que presentamos.

También quiero dar la bienvenida a la Federación Ciclista Uruguaya.

En realidad, fuimos convocados a interiorizarnos sobre este tema por ciclistas de Lavalleja. Ellos nos trasmitieron la inquietud que tenían por un deporte que viene teniendo un crecimiento bastante importante y que posee un gran potencial integrador, ya que abarca los distintos géneros y edades, y familias enteras participan de él. Por consiguiente, este hecho, sumado al crecimiento del parque automotor, va generando riesgos y se necesitan efectivas medidas de seguridad para que se pueda disfrutar del ejercicio de este deporte.

Asimismo, nos trasmitieron la inquietud respecto a la necesidad de reglamentar la Ley Nº 19.824, de seguridad vial, de setiembre del año 2019. De inmediato nos comunicamos con la Unasev, que nos trasmitió que era inminente esa reglamentación.

Nosotros hicimos como una prueba fáctica: preguntamos quién de nuestro entorno conocía las normativas incluidas en esta ley con relación al ciclismo; quién sabía que la prioridad es de los ciclistas que van circulando; quién conocía que no se puede esperar a que el ciclista se corra a la banquina, sino que tiene prioridad, y nos encontramos con el más absoluto desconocimiento, partiendo por el de nosotros mismos.

De hecho, cuando anoche nos comunicamos con la persona que nos hizo llegar el tema, nos trasmitió que hacía pocos días, respetando a los ciclistas, había pasado la línea amarilla -no la doble-, y había sido detenido por policía caminera, que le hizo una observación porque desconocía que existía esa norma. Eso nos habla de que es necesario impulsar la difusión.

Entonces, debemos aprovechar la inminencia de la reglamentación de la ley, pero también concientizar y generar fuertes campañas de conocimiento; si estamos en este camino, se deben generar campañas de conocimiento articulando con los gobiernos

departamentales y con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas la posibilidad de colocar cartelería en las fajas laterales a las rutas y, sobre todo, en la proximidad de los centros poblados, que es donde, por lo general, se practica el ciclismo.

Estuvimos leyendo material vinculado con la Semana Nacional de la Seguridad Vial, que se celebra en el mes de octubre de cada año, en el que se destaca la promoción de los medios de transporte sostenibles -obviamente la bicicleta lo es- y se dice que no se alcanzaron las metas establecidas para el año 2020, lo que hace que se renueve el objetivo de disminuir en un 50 % los siniestros que se producen en carretera para el próximo decenio, es decir hasta 2030.

La Declaración de Estocolmo de la denominada "Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030", realizada los días 19 y 20 de febrero de 2020, señala: "Reconocemos los distintos y divergentes desafíos que se plantean para la seguridad vial y la sostenibilidad tanto en las zonas urbanas como en las rurales y señalamos, en particular, la creciente amenaza a la seguridad de los usuarios vulnerables en las carreteras […]", en los que estarían incluidos los ciclistas.

Más adelante, la Declaración expresa: "Reiterando nuestro firme compromiso de alcanzar los objetivos mundiales para 2030 y haciendo hincapié en nuestra responsabilidad compartida, resolvemos por la presente:" -entre otras cosas- "Exhortar a los Estados Miembros a […]" -Uruguay lo es- "establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves […] para todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como […]" -entre otros- "los ciclistas […]". Asimismo, propone "Acelerar el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios y eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta […]", prestando especial atención a las necesidades de seguridad de los usuarios de la carretera que son los más vulnerables, incluidos […]" -nuevamente- "los ciclistas […]".

Estos son parte de los compromisos que asume nuestro país no solamente desde la legislación nacional, sino también a partir de la suscripción de este tipo de declaraciones.

Este es un camino que atraviesa los distintos gobiernos. Estamos mencionando una ley que se aprobó en el año 2019. Ahora, lo deseable es que en este período de gobierno se reglamente esa ley y que, a su vez, se efectivicen esas medidas de seguridad como parte de lo que nosotros señalamos en la exposición de motivos, en cuanto a que se requiere "[…] énfasis y prontitud en la respuesta regulatoria del Estado, preventiva y sancionatoria […]". Yo remarco que este proyecto de resolución focaliza la necesidad de la prevención.

Nuevamente agradezco a la Comisión por la apertura en el tratamiento de los proyectos; los tiempos legislativos a veces son lentos, pero entiendo que estos temas requieren una actitud diligente, con ánimo de sacar adelante proyectos que no generan perjuicios, sino todo lo contrario, ya que vienen a afirmar y reafirmar un camino que ya comenzó.

SEÑOR QUINTANA (Pablo).- En nombre de la Federación, agradecemos a la diputada Inzaurralde la gentileza de proponer invitarnos para tratar este tema del que -como bien decía ella- hay absoluto desconocimiento por parte de todos los usuarios de la ruta; más allá del medio de transporte que se utilice, hay un desconocimiento absoluto respecto a que el ciclista tiene derecho al pleno uso de un carril; incluso si va en un grupo de dos puede circular por la ruta nacional.

Fundamentalmente los conductores de automotores y los camioneros a veces se enojan muchísimo en las rutas nacionales cuando ven a uno o a dos ciclistas, y en lugar de

darles la preferencia quienes usamos la ruta sabemos que los clásicos finitos, la bocina y el malhumor son moneda corriente ante las personas que practican este deporte.

Nosotros nucleamos al ciclismo federado, tanto de ruta como de montaña. Tenemos aproximadamente mil quinientas licencias otorgadas en todas las categorías de ciclistas competitivos de ruta. Hay quienes se dedican al tema del cronometraje que tienen información acerca de la cantidad de gente que compite en bicicleta de montaña, pero puedo decir que son entre cuatro mil y cinco mil personas. A la vez, hay cientos o miles de personas que practican este deporte por un tema de salud, que también son usuarias de las rutas nacionales o de la vía pública, en la planta urbana, y quizás sean aún más vulnerables que los ciclistas competitivos, que tienen otra forma de desplazarse en la ruta y, por el hecho de la competencia misma, cuentan con otro tipo de reflejos; estas personas que practican ciclismo por un tema de salud tal vez no tengan los reflejos necesarios que posee un ciclista de competencia. Obviamente, nosotros somos hinchas de la bicicleta como deporte, pero también por un tema de salud.

Ya que estamos hablando de este tema, me gustaría agregar algo que hace mucho tiempo hablamos con gente de Primaria, porque creemos que la bicicleta debería tener un lugar fundamental en los planes de Educación Física de Primaria y Secundaria, ya que con de esa manera podemos atar los dos elementos: el deporte y la educación vial a través del uso de la bicicleta.

Antes de los doce años adquirimos todos los reflejos condicionados que después vamos a utilizar en la vida de adultos, y la bicicleta nos ayuda al equilibrio, a aprender a frenar y, fundamentalmente, a entrenar los reflejos.

Hace pocos días le contaba a un amigo que un día observé a un padre, en una plaza de mi ciudad, Castillos, que estaba con su hijo, y el chiquilín en cada curva se caía. El niño era zurdo y las bicicletas, generalmente, vienen con el freno trasero para la mano derecha y el delantero para la mano izquierda. Entonces, el chiquilín, cada vez que iba a tomar una curva apretaba, por instinto, el freno delantero y caía. El padre le invirtió los cables y el chiquilín terminó siendo un ciclista de mi departamento, Rocha, que aún hoy está compitiendo. Digo esto porque el uso de la bicicleta en edades tempranas sirve para todo lo que decía en cuanto a adquirir los reflejos, pero también para vincular a los niños al deporte de competencia.

SEÑOR GUTIÉRREZ (Daniel).- Me hago eco de las palabras del presidente de la Federación; yo cumplí esa función entre los años 1994 a 2004, junto con las máximas autoridades del deporte, y recuerdo que cuando en 1996 viajamos a un congreso de la panamericana en Holanda, al que llevamos dos ciclistas, en Maastricht nos impactó la organización y el respecto a la bicicleta. En el centro de Ámsterdam había ciclovías para los ciclistas *amateurs*, profesionales o niños, y la prioridad eran las bicicletas, con sus semáforos y sus señalamientos; eso sucedía por toda Holanda, también en ciudades chicas. De ahí salieron grandes corredores, como Eddy Merckx. Con esto quiero decir cómo se respetaba la bicicleta, con una idiosincrasia que se tiene en varios países de Europa.

También me llamó mucho la atención la educación, como decía el presidente, ya que en todos los liceos y escuelas había bicicletas gratuitas para adultos o niños. Si alguien salía de la escuela, el liceo o la facultad, tenía una bicicleta gratuita allí y podía ir a donde quisiera y dejarla en otro lado. Es decir que desde esa época ya había una docencia en este sentido en Europa. Por suerte, ahora comenzamos ese camino y es importante este paso que estamos dando, aunque no pretendemos llegar a eso ya.

SEÑOR CARBALLO (Ulises).- Muchas gracias por habernos recibido.

Quisiera referirme a los accidentes que se producen durante Rutas de América, la Vuelta Ciclista del Uruguay, o pruebas que se hacen en los diferentes departamentos, en pelotón. A veces, en esas instancias se han producido accidentes por la señalización que está en la entrada de las ciudades o en la ruta; a la vez, en la banquina hay como unos pianitos que han producido un montón de accidentes, y creo que esta sería una buena oportunidad para modificar esa forma de señalización cambiándola por algún mecanismo lumínico u otro.

También hemos notado que en algunas ciudades hay carteles que dicen que no se permite circular bicicletas. Entonces, cuando se produce algún accidente y llega el asegurador, fotografía ese cartel y dice que allí no se puede circular en bicicleta. Por tanto, también se producen inconvenientes con las pólizas de seguros.

En estos años -antes como corredor y ahora como dirigente-, hemos notado que hay buena voluntad en cuanto a la señalización, pero con respecto a la seguridad del deportista se deberían tomar otras medidas, ya que a pesar de que los ciclistas que compiten ya poseen una licencia elite, Sub- 23 o máster, tienen una cierta idoneidad para manejar la bicicleta, si viene en un pelotón a 50 o 60 kilómetros, se topan con determinadas señalizaciones. En la entrada de San Carlos tuvimos accidentes bastante complicados; ahí mi hijo se quebró la clavícula. Entonces, creemos que debería haber otra forma de señalización, que cumpliera la misma función.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- En primer lugar, saludo a la delegación que nos visita.

Quiero referirme al proyecto presentado por nuestra colega, que creo que es realmente importante. Una de las dificultades que tienen las normas que solemos votar es que luego se conozcan; no solo que se apliquen, sino que las conozcan quienes estamos involucrados en ellas.

Aquí hemos hablado, hasta ahora, del ciclismo de competencia, fundamentalmente, y de quienes hacemos -o hacen, porque en este momento no lo estoy practicando- ciclismo por un tema de salud; eso es real y afortunadamente cada vez se ve más gente haciéndolo. Pero también es cierto que en los últimos tiempos hemos visto cada vez más gente que usa la bicicleta como vehículo para ir a trabajar o estudiar. Por eso, también es importante que el ciclista conozca las normas; no solo debe conocerlas el automovilista o el camionero, sino que también el ciclista tiene que saber cuáles son los lugares por los que debe transitar y cuáles son las normas que debe respetar.

En Montevideo tenemos la suerte de que hayan proliferado las bicisendas, pero eso, a su vez, es un problema, porque ha estimulado que cada vez más gente las utilice, pero no toda la ciudad está preparada. Entonces, cuando salen de la bicisenda, se insertan en los caminos y calles comunes. Me parece que esta es una muy buena propuesta, que va en el sentido positivo de que todos conozcamos las normas. Seguramente, eso va a evitar una cantidad de situaciones que uno en el tránsito ve todos los días, donde el riesgo de que suceda un accidente es un segundo. Entonces, creo que debemos apoyar esta iniciativa y estimular que esto suceda, y se debe hacer un gran esfuerzo de convocatoria para que también los medios públicos de comunicación ayuden a difundir normas que a veces uno conoce cuando aprende a manejar, pero luego con el tiempo las va olvidando, o va asumiendo actitudes que no necesariamente son las que las normas indican.

Así que bienvenida esta propuesta, muchísimas gracias por los aportes que ustedes hacen, y creo que tenemos que mezclar estas dos experiencias: la del deporte y la de la salud, lo que hoy genera, afortunadamente -insisto-, estímulo para que mucha gente

salga en bicicleta. Por ejemplo, yo veo que los estudiantes liceales y universitarios cada vez usan más la bicicleta como medio de transporte, así como aquellos que muchas veces por necesidad la utilizan para ir a trabajar. De manera que creo que esta propuesta llega en un momento muy justo.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Naturalmente, me sumo a la bienvenida a la delegación.

Quisiera hacer algunas reflexiones sobre un tema que, claramente, tiene la característica de una pandemia silenciosa -como se ha definido-, ya que los siniestros de tránsito se llevan una enorme cantidad de vidas humanas, fundamentalmente de gente joven. Creo que este aporte, o esta iniciativa, va en el sentido propiciar la preocupación que la sociedad en su conjunto debe tener por el tema de la seguridad vial, y la necesidad de hacer sinergia y lograr que confluyan recursos humanos y materiales para, por lo menos, tender a mitigar esta pandemia silenciosa.

Yo quería hacer mención a un conjunto de normas, y de allí la necesidad de conversar con los representantes del organismo que en el Uruguay tiene la competencia a la seguridad vial -luego de ustedes comparecerá la Unasev-, ya que hay elementos que tienen que ver con su competencia y con la necesidad de trabajar conjuntamente en pos de esta iniciativa.

Ya en el año 1996, cuando se sancionó la Ley Nº 16.585, que creó la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito, en su Título III proponía, específicamente, la creación de programas en materia educativa. Ustedes hablaban de la necesidad de formar desde la infancia, y yo creo que ahí estuvo la clave. Recuerdo que también hubo toda una discusión sobre la constitucionalidad de esta normativa porque, en realidad, es la ANEP la que tiene competencia en los temas curriculares y se no podía, a través de un texto legal, obligarla a tener materias curriculares. Por tanto, una buena idea naufragó en el mar de las buenas intenciones, y esta norma pasó a ser declarada inconstitucional. Luego, vino la Ley Nº 18.191, de Tránsito y Seguridad Vial, y con posterioridad la que mencionaba la compañera diputada, es decir la Ley Nº 19.824, que dedica específicamente un capítulo a los usuarios vulnerables, y hay toda una enumeración de las condiciones que los ciclistas deben observar al momento de circular en la vía pública, como un actor más de ella. En ese sentido, creo que es oportuno el planteo del diputado Carlos Varela sobre el conjunto de derechos u obligaciones que debe observar tiene quien circula o utiliza un vehículo en la vía pública.

Por tanto, la educación, la prevención y la difusión son fundamentales, y ahí hay todo un tema presupuestal y de compromiso de las intendencias, porque implica presupuesto a nivel nacional, pero también compromiso de los gobiernos departamentales, que juegan un papel estratégico.

Por consiguiente, este es un puntapié de largo aliento al que nos sumamos porque, insisto, van a confluir aspectos legales, de autonomías nacionales y departamentales, presupuestales y, fundamentalmente, de educación. Ese es un tema en el que nos gustaría hacer hincapié con la delegación que nos visitará luego, para saber qué nivel de avance ha habido con las autoridades de la ANEP a fin de acordar la incorporación de este tema en materias curriculares, tanto en enseñanza Primaria como Secundaria.

Celebro la iniciativa, nos parece más que oportuna en un tema al que la pandemia de covid le restó relevancia, pero lamentablemente siguió teniendo preponderancia e incidencia en la vida de la sociedad, como en decenios anteriores.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Suscribimos la totalidad de las palabras expresadas por los señores diputados Varela y Fernández y, por supuesto, desde el vamos, celebramos esta iniciativa de nuestra compañera y colega diputada Inzaurralde; creo que llega es un momento muy clave y particular del calendario, y el hecho de que hoy esta Comisión, asumiendo la responsabilidad y sensibilizada por el tema, reciba a autoridades del ciclismo y posteriormente de la Unasev habla, también, de la cuota de responsabilidad que tenemos todos como legisladores. Esta casa también tendrá la oportunidad, que dependerá de cada uno de nosotros, de ser un mojón de partida en una campaña de concientización. Ni qué hablar de que este proyecto de resolución se refiere al compromiso que deben tener los gobiernos departamentales y el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Unasev, pero seguramente cada uno de nosotros pueda generar un aporte, una semilla, y desde esta casa quizás también podamos lograr una campaña de concientización, especialmente orientada a los más chicos.

Nuevamente, felicito la iniciativa.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR QUINTANA (Pablo).- Para cerrar quiero decir que la Unión Ciclista Internacional, en el congreso del año anterior, que se realizó en Bélgica, trató el tema de la sustentabilidad y lo que mencionaba la diputada en cuanto a la agenda que hay hacia 2030, y pidió a las federaciones nacionales que trabajáramos en la promoción del uso de la bicicleta no solo como un tema de deporte o salud, sino como un medio de transporte, como decía alguno de ustedes.

Ellos nos pusieron ejemplos de países como Francia y España, donde las empresas públicas y privadas dan incentivos a los funcionarios que van al trabajo en bicicleta y dejan el auto en la casa; eso no solamente les implica un beneficio económico en el salario, sino que les hacen descuentos en el horario de trabajo. Creo que es buena la oportunidad de trasladar esas ideas aquí para estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte, fundamentalmente en una gran ciudad, como Montevideo, para que, por lo menos, tengamos menos autos en la calle contaminando el ambiente.

SEÑOR GUTIÉRREZ (Daniel).- Quisiera agregar a la palabra de nuestro presidente que nos comprometemos -asumo la responsabilidad junto con ellos- a aprovechar esta Vuelta Ciclista del Uruguay para comenzar a hacer una buena campaña. Esa es nuestra prueba nacional, que se realiza en Semana de Turismo o Semana Santa, y existe la idea de hacer las diecinueve capitales, por lo que aprovechando el espíritu de esta Comisión y trabajando con las intendencias -como dicen ustedes- y con todos los organismos públicos y privados, intentaremos hacer una buena campaña de promoción de esta ley para que se conozca y se lleve a la práctica; ya vamos a presentar esa idea en el Consejo Directivo.

SEÑOR CARBALLO (Ulises).- Recién se habló acerca de las obligaciones mutuas, tanto de quienes manejamos vehículos como de quienes andamos en bicicleta, y yo preguntaba al presidente de la Federación si había posibilidad de que se hiciera mención a esto en el Congreso de Intendentes, no sé si como un requisito o una exigencia al momento de solicitar la libreta de conducir. Creo que el ciudadano que nunca anduvo en bicicleta no sabe el fenómeno que le produce a un ciclista cuando pasa en un vehículo a determinada velocidad, ya que dependiendo del porte del vehículo el viento genera determinada fricción. No sé si esta será la Comisión correspondiente para eso, pero creo que sería bueno que se hiciera mención a esta inquietud en el próximo Congreso de Intendentes, para que a través de todos los jefes de los gobiernos departamentales, y también a nivel legislativo, se pueda modificar la norma, agregando un requisito más para

aquellas personas que no andan en bicicleta -o que nunca lo hicieron- a fin de que se sepan, al momento de tener la libreta que habilita a manejar, cuál es el fenómeno físico que se produce cuando se pasa cerca de un grupo o una persona en bicicleta.

Muchas gracias.

SEÑOR FUMERO (Alberto).- Agradezco la presencia de la delegación, así como la iniciativa.

Quisiera remarcar una cuestión que a veces resulta alejada de la capital, que es la realidad del interior. Esto es visto con muy buenos ojos en el interior porque el uso de la bicicleta, en la mayoría de los departamentos del interior, está por encima del transporte público, lo que hace que los centros poblados tengan menor cantidad de autos o motos. Cuando nacemos en el interior la bicicleta es uno de los primeros obsequios o juegos que tenemos, porque aprendemos a andar en ella divirtiéndonos. Entonces, es importantísimo dejar constancia de que esto es clave para el interior, ya que la bicicleta sigue siendo un medio muy importante; el diputado Varela decía que en Montevideo se usa mucho para ir al liceo, a la universidad y también al trabajo, pero en el interior es moneda corriente y el hecho de que estas normas sean conocidas, aplicadas, respetadas y trabajadas institucionalmente es fundamental para el desarrollo de una sociedad un poco más justa, por lo menos en los términos de tránsito y de salud que implica la bicicleta.

Muchas gracias.

SEÑOR FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Quisiera hacer un breve comentario a raíz de la intervención del doctor Carballo. Entre las organizaciones referidas a esta temática nos parecía importante convocar, precisamente, al Congreso de Intendentes, porque viene trabajando en el permiso nacional de circulación, o la licencia de conducir por puntos. En ese sentido, hay todo un trabajo de unificación de criterios y exámenes estandarizados a nivel nacional que, naturalmente, también debe confluir en la necesidad de tener un nivel de exigencia y de conocimiento de las normas de tránsito, por lo menos más afinado.

No sé si este período nos dará la posibilidad de contar con la presencia del Congreso de Intendentes, pero nos parece que tiene mucho para aportar en una mirada desde el interior, aunando criterios a nivel nacional que son estratégicos para comenzar a resolver este problema. Confiamos, en breve, poder tener la comparecencia de la delegación del Congreso de Intendentes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenemos la idea de ser bastante rápidos en la consideración de este proyecto de resolución, ya que el espíritu de esta Comisión es que seamos lo más ejecutivos posible a fin de dar trámite a la mayor cantidad de iniciativas. Tal vez, todos los temas sean importantes, pero este es particularmente relevante por el alto grado de impacto que tiene sobre un medio de transporte que todos queremos que esté cada vez más presente en nuestro país.

Les agradecemos la visita; fue un gusto recibirlos.

(Se retira de sala la delegación de la Federación Ciclista Uruguaya.- Ingresa a sala una delegación de la Unidad de Seguridad Vial, Unasev)

——Damos la bienvenida a la delegación de autoridades de la Unidad de Seguridad Vial (Unasev), integrada por su director, el señor Carlos Manzor; la doctora Karina Di Castro; la ingeniera Agustina Sosa, y la maestra Elisa Payque.

SEÑOR MANZOR (Carlos).- Aceptamos con mucho gusto esta invitación, fundamentalmente por la inquietud de trabajar entre todos, de manera descentralizada

-por lo que estamos trabajando en todo el país a través de las Unidades Locales de Seguridad Vial (Ulosev)-, en la prevención de accidentes, sobre todo en las capitales, donde se producen horribles siniestros en las carreteras. Además, algo muy importante para nosotros y para el país es que el 60 % de los accidentes están protagonizados por motos -y también por bicicletas-, y ese es el mayor índice de muerte en la juventud. En un país que se dice que está avejentado, lo que indudablemente es real, la mayor cantidad de muertes de niños y jóvenes de cinco a veintinueve años se da en siniestros de tránsito. Esto nos convoca a todos y por eso agradecemos esta invitación, porque apunta a crear conciencia; este es el espíritu del proyecto de la compañera diputada Inzaurralde, y es fundamental dar difusión al tema, que es lo que nosotros estamos pidiendo. Todos ustedes saben el costo que implica la publicidad. Nuestra aspiración es ser una Unidad con nuestros propios servicios, pero no hemos podido asumir esa tarea; epidemia mediante, no se pudo. Si embargo, creo que ese es un fin que debe alcanzarse, porque no solo se trata de la difusión y de la publicidad, sino de tener un equipo fiscalizador de gran importancia, porque podemos tener todos los reglamentos y leyes -como muy bien saben ustedes-, pero debemos hacerlos cumplir con una férrea inspección y fiscalización y, fundamentalmente, con gente preparada para ello. Nosotros pretendemos tener, por lo menos, cien fiscalizadores para ese tipo de cosas, porque ustedes saben lo que sucede en la calle. Recién veníamos para aquí en una camioneta y vimos una chica en bicicleta, parada en los pedales, subiendo por Florida a contramano; pasó contra la camioneta e iba sin casco, sin rodilleras, sin nada; reitero que venía en una bicicleta, a contramano, sin ningún tipo de problema. Si hubiera sucedido cualquier accidente habría tenido como protagonista a una jovencita, porque tendría diecinueve o veinte años. Por eso, nosotros apuntamos a crear conciencia, y reitero que estamos de acuerdo con el espíritu del proyecto de la compañera diputada, que implica dar a publicidad las normas y crear conciencia en la gente, pero para eso necesitamos un buen trabajo, fundamentalmente de fiscalización y publicidad.

Para eso vinimos y en ese sentido estamos apoyando. Existe la Ley Nº 19.824 que, indudablemente, tiene el apoyo del Congreso de Intendentes -lo que es un paso importante- ; ahora está a estudio de nosotros y ya pasará al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que realice el trabajo final. Allí entraría la otra parte de señalamiento en las rutas -que domina la ingeniera que nos acompaña-, que es fundamental, como muy bien se expresa en el proyecto de ley, porque ¿quién puede dar crédito de que si circula un ciclista nosotros sepamos que se debe respetar una distancia de un metro y medio del andarivel en el que va? Seguramente, ninguno de nosotros tiene eso presente, pasa muy cerca y comete ese error. Todo ese tipo de trabajo hay que hacerlo, indudablemente -no debemos entregarnos-, y una buena señalización ayuda, pero lleva dinero, esfuerzo y trabajo profesional. De este tema podrá hablar más la ingeniera Sosa, si se requiriera su opinión.

También nos acompaña la doctora Di Castro, que ha trabajado mucho en la parte jurídica e, indudablemente, puede aportar más elementos importantes para el proceso venidero, que es el de terminar por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas lo que ya nosotros hemos trabajado.

SEÑORA DI CASTRO (Karina).- La Unasev ha venido desarrollando en el tema de las bicicletas una política de Estado desde su creación. Es de conocimiento público que la Ley Nº 18.904 ya establecía la primera década de acción para la seguridad vial, y una de las acciones que se solicitaba era que se trabajara con los usuarios vulnerables. Obviamente, ese decenio fue prorrogado. La mayoría de los países no logró sus metas en seguridad vial y se propuso una segunda década entre 2021 y 2030, con la meta de disminuir la siniestralidad hasta un 50 %. En virtud de ello nosotros, dentro de la política

de la Unasev, ya presentamos un proyecto de ley para que se declare esta segunda década de acción y Uruguay adhiera a esas metas y a esos objetivos de seguridad vial; ese es un proyecto que ya tiene media sanción en la Cámara de Diputados y esperamos que pronto sea considerado por la Cámara de Senadores.

Nosotros, por la Ley Nº 18.113, tenemos competencias regulatorias y de unificación y uniformización de normas. Como decía el director Manzor, no tenemos una pata de fiscalización. Entonces, siempre tratamos de articular políticas con distintos organismos; obviamente, nuestra pata ejecutora a nivel de fiscalización son los gobiernos departamentales en la jurisdicción departamental, y la policía caminera en la jurisdicción nacional.

Por otra pare, la Ley Nº 19.824 se encuentra vigente, pero está en proceso la reglamentación de su capítulo II, que refiere a usuarios vulnerables. En ese capítulo están contempladas normas sobre circulación de los ciclistas, a lo que la diputada Inzaurralde hace mención en el proyecto que nos hizo llegar.

Entonces, la respuesta puntual respecto a qué está haciendo la Unasev en cuanto a la Ley Nº 19.824 es que ya tiene un proyecto de regulación del capítulo II relativo a usuarios vulnerables. Ese capítulo refiere a la promoción de conductas, en algunos casos, como por ejemplo la del peatón que usa un celular. Entonces, a veces las normas no solo implican un aspecto fiscalizador, sino que hay una proyección de una política que vaya permeando a nivel de la cultura conductas de prevención ante situaciones de riesgo; no toda norma en sí a veces es pasible de una sanción directa.

Respecto a las bicicletas creo -según lo que leí- que básicamente se hace referencia a los colectivos que compiten y a los problemas que tienen en la jurisdicción nacional. Nosotros en estos años trabajamos con distintos colectivos. Entonces, lo que quiero trasmitir es que los colectivos son diferentes y las normas no pueden ser homogéneas, e incluso en las campañas de concientización también es distinto el público objetivo, porque no todos los colectivos ciclistas tienen las mismas necesidades ni la misma preparación. Nosotros hemos trabajado muchos años; incluso, en su momento, desde la Unidad creamos lo que se llamó la *Guía para Ciclistas*, con la que trabajamos con los distintos colectivos; asistían tanto los colectivos que compiten como los urbanos, porque hay una variedad de necesidades. Quienes salen a competir en ruta tienen clara conciencia de que deben hacerse visibles; se ponen la indumentaria adecuada, saben que tienen que colocarse una lucecita, una maya retrorreflectiva, usan protección ocular y casco. Entonces, a ellos no les tenemos que llegar, más allá de que trabajaron con nosotros y de que también promovieron esta guía que hicimos a pulmón; es más: hay fotos que fueron sacadas por mí misma, porque no encontrábamos ningún ciclista de ciudad que cumpliera con los requisitos que se establecieron en la Ley Nº 19.061 y en el Decreto Nº 81/014. Nosotros la parte normativa de los elementos de seguridad pasiva que debe tener el ciclista o lo que requieren las bicicletas ya la tenemos. ¿Cómo tiene que circular un ciclista? Con casco, con bandas o chaleco reflectivo. ¿Cómo tiene que circular una bicicleta? Con todo: ojos de gato, luces, bocina, espejos retrovisores; eso está establecido a nivel normativo. Entonces, en una primera etapa, de acuerdo con la Ley Nº 19.061 y el Decreto Nº 81/014, establecimos cuáles eran los elementos de circulación de seguridad activa y pasiva, tanto para el ciclista como para la bicicleta. Después vimos que nos quedaban pendientes las situaciones de circulación, porque la primera ley de tránsito, es decir la Ley Nº 18.191, que estableció condiciones de regulación generales, no atendía a los ciclistas; prácticamente no existían porque tenía una visión muy para el automotor. Entonces, en esta última ley se atendió, precisamente, la situación de circulación de motocilistas y ciclistas.

Como decía, a veces el núcleo más duro para llegar a las campañas de concientización no son los colectivos a que hace la referencia la diputada -que está bien que se incluyan-, sino que lo más preocupante son las situaciones de circulación de ciclistas urbanos, de estos que se desplazan a centros de estudio o trabajo que no tienen una educación previa de seguridad vial, ni un permiso de conducir, y es difícil llegarles en campañas de promoción. Sin perjuicio de ello, nosotros continuamente, a través de nuestras redes, Instagram, Facebook y demás, hacemos campañas, subimos y posteamos situaciones de circulación, sobre todo porque a nosotros, a través de la vinculación que tenemos con la ciudadanía, nos llegan consultas específicas e inquietudes de los colectivos ya que, en realidad, se sienten muy discriminados porque hay una visión muy automovilística de las situaciones de tránsito. Entonces, no olvidemos que la promoción del uso de la bicicleta implica no solo una campaña de salud que atienda la cantidad de razones que creo que todos conocemos y en las que no voy a abundar -porque creo que todos tienen clara conciencia de cuáles son los beneficios para la salud del uso de la bicicleta-, sino que también, hoy en día, se enmarque en otras políticas de Estado de otros ministerios. Es sabido también que hay una promoción del vehículo eléctrico por el tema de los gases de efecto invernadero y el calentamiento global, lo que también contribuye. Entonces, nos parece que la política del Estado debe reflejar una unidad en la promoción de la salud y el medioambiente.

El tema es muy abarcativo y estoy tratando de resumir todo lo que ha pasado en este tiempo dentro de la Unidad, a través de su trabajo, pero no me resulta fácil. Si tuvieran alguna pregunta jurídica podría contestarla; fui un poco más amplia para contextualizar el tema. No vinieron los compañeros que se dedican a comunicación, pero me trasladaron que, obviamente, para hacer campañas a nivel masivo nosotros necesitamos recursos económicos que nos permitan acceder a la prensa, de los que la Unidad no dispone. De todos modos, dentro de nuestras posibilidades, a través de las redes siempre tratamos de hacer campañas, sobre todo por el Día Mundial de la Bicicleta, en primavera, en verano o en las vacaciones, ya que sabemos que la gente va a utilizar más la bicicleta. Sin perjuicio de esto, dentro de este contexto tenemos el área de capacitación, que trabaja en territorio, de una manera descentralizada, y la maestra Elisa Payque podrá informarles más acerca de qué aspectos se han abarcado en territorio contribuyendo a la promoción de la bicicleta. Tengamos presente que todos tenemos derecho a circular; todos tenemos los mismos derechos y obligaciones, ya que además de los derechos existen las obligaciones. Cuando nos reuníamos con los colectivos nos hablaban todo el tiempo de sus derechos, pero yo siempre les decía: "Todo derecho lleva un deber", y para eso también necesitamos educar, a lo que también contribuye en gran parte el Área de Educación Vial y Capacitación.

SEÑORA PAYQUE (Elisa).- Desde el año 2016, en el Área de Educación Vial y Capacitación tenemos un convenio marco con ANEP- Codicén, en el cual se establece que la Unidad presenta anualmente un plan de trabajo en los diferentes niveles de la educación, es decir primaria, media y superior. El año pasado se presentó el plan, fue aprobado en el mes de mayo, pero todo el año hemos estado trabajando, yendo a los centros de estudio, haciendo foco, principalmente, en la educación media, donde se encuentran los usuarios más vulnerables, que comienzan a conducir motos sin tener la correspondiente licencia. En algunos centros de estudios del interior hemos visualizado que los estudiantes se desplazan en bicicleta, pero no tienen las precauciones ni los elementos de seguridad necesarios, y los vehículos no están en el estado en que deben. Entonces, tratamos de concientizar y sensibilizar acerca de lo que es la responsabilidad como futuros ciudadanos ante las normativas de tránsito que existen. Nosotros no somos fiscalizadores, sino promotores de la seguridad vial y como tales buscamos que ellos

tomen conciencia de cuál es su responsabilidad de acuerdo con el medio en el que se van a trasladar, ya sea como peatones, pasajeros o conductores de bicicletas o motos.

Hemos hecho trabajos en diferentes departamentos del territorio, y hemos visualizado lo que acabo de decir respecto a que no hay un cumplimiento de las normativas. De acuerdo con las normas de circulación vial de nuestro país hay una edad mínima para comenzar a conducir en la vía pública, pero no es respetada. Lo que me incumbe a mí como docente es trasmitir lo que la normativa dice, y cuando recibimos la observación de ellos relativa a que "Siempre se hizo así", contestamos: "No porque se haga está habilitado". Desde el rol que me corresponde como docente tratamos de trasmitir que la seguridad vial es responsabilidad de todos, que ellos son los futuros ciudadanos, responsables de lo que suceda, y que respetar las normas es básico.

SEÑORA DI CASTRO (Karina).- Hemos traído ejemplares del Informe de Gestión y Estadística de Seguridad Vial del año 2021, y un comparativo con una actualización de los lesionados en bicicleta. Tenemos un área que se llama Sistema de Información Nacional de Tránsito (Sinatrán), que lleva toda nuestra estadística e hizo un comparativo de los años 2019, 2020 y 2021 sobre la cantidad de personas lesionadas en bicicleta.

La hoja que les entregamos por separado es una actualización de la página 80 de la Guía. En ella figura la cantidad de ciclistas que fallecen como consecuencia de siniestros de tránsito, que representa un 6,5 % del total de fallecidos en el año, y un 9,18 % de los fallecidos del grupo de usuarios vulnerables. Allí también allí figura que un 57 % de los ciclistas fallece en jurisdicción nacional en accidentes con autos y camionetas, y un 42,9 % -es decir casi un 43 %- en jurisdicción nacional en casos en los que el principal vehículo involucrado es el camión.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Saludo a la delegación que nos visita.

Seguí con mucha atención lo que nos señalaron. Tenemos varias preocupaciones, pero quisiera consultar acerca de una en particular. Ustedes decían bien que no es obligación de la Unasev fiscalizar; esta es una obligación que tienen, por ejemplo, las intendencias, la Policía Caminera, etcétera. De la experiencia capitalina -quiero aclarar; no hablo de la realidad del resto de los departamentos, aunque los hemos visitado- puedo concluir que es muy difícil ver que se fiscalicen las bicicletas. Obviamente, de forma permanente vemos que se fiscalizan vehículos automotores y muchísimas veces las motos, pero no las bicicletas, y creo que ese es un problema que tenemos que encarar todos.

Tal como hablábamos con la delegación anterior, a raíz de este buen proyecto que estamos analizando, una de las grandes dificultades que tenemos es el incumplimiento de las normas, muchas veces por ignorancia. Se puede ayudar al cumplimiento de distintas maneras, pero una de ellas, además de la difusión, que es natural, es la fiscalización, el control en el tránsito, mediante el cual se puede parar a la persona que está infringiendo la norma y explicarle qué es lo que está haciendo mal. Digo esto, sobre todo, por lo que mencionaba el director Carlos Manzor, que todos acompañamos, ya que este es un flagelo que afecta, fundamentalmente, a los jóvenes. Fíjense la paradoja, porque cada vez son más los jóvenes que utilizan la bicicleta por distintas razones, pero fundamentalmente porque hay una conciencia ambiental diferente a la de nuestra generación, que los impulsa a utilizar este vehículo y lo hacen, en general, en forma absolutamente descontrolada, con total desconocimiento tanto de la posible defensa pasiva que necesitan tener como de las normas más elementales del tránsito. No solo desconocen por qué lugar deben ir, sino que atraviesan la ciudad a contramano, sin respetar las señales luminosas, viajando de noche sin ningún tipo de señalización. Creo que todos quienes tenemos un vehículo nos hemos encontrado con situaciones que por

muy poco no fueron una desgracia. Tenemos que estimular, fundamentalmente, a los organismos competentes para que fiscalicen.

En algún momento fui edil, junto con Carlos Manzor, y compartimos algunas experiencias que se intentaron hacer para fiscalizar y multar, pero todos sabemos que en el caso de las bicicletas es imposible, pues no tienen identificación; sí se podría multar al ciudadano, pero en general no se multa a las personas. Entonces, quería saber si eso se está trabajando de alguna manera, si hay alguna propuesta para avanzar en la obligación de que el vehículo, la bicicleta, esté registrado de alguna forma. En ese sentido, hace mucho tiempo hubo algunas experiencias que fracasaron, porque todos sabemos que, lamentablemente, la norma sin sanción, en general, no se cumple. Simplemente compartí preocupaciones, no tengo respuestas; quiero trasmitir lo que uno ve siempre. Tengo hijos adolescentes que usan bicicleta, van a estudiar en ella, y cada vez que salen de casa, uno queda con cierta preocupación, por la conducta de los automovilistas, pero también por la conducta de ellos. Quería saber si hay algún avance en ese sentido o conversaciones en el Congreso de Intendentes o con el Ministerio del Interior para avanzar en este sentido.

SEÑORA DI CASTRO (Karina).- Creo que todos compartimos la preocupación de que los jóvenes son los que mueren; la motocicleta es nuestro principal flagelo y también la bicicleta.

Quería precisar que no es que no tengamos la obligación de fiscalizar, sino que no tenemos la competencia, la ley no nos da la competencia para fiscalizar; siempre hemos querido avanzar hacia un crecimiento de la Unidad y tener una parte fiscalizadora; es una aspiración de toda la Unidad. Nuestros verbos, como digo yo, son siempre asesorar, colaborar, coordinar; son verbos de articulación, pero de ejecución, salvo hacer convenios, tenemos muy pocos dentro de la ley.

Respecto a su preocupación por la fiscalización, para fiscalizar tenemos que tener las condiciones adecuadas en general para la seguridad de la circulación. Hoy día estamos promoviendo que esos jóvenes, esas personas, tengan un ámbito para circular de forma segura. Trabajamos en la reglamentación de la Ley N° 19.824 tratando de unificar criterios para las ciclovías y bicisendas; la Ley establece que, siempre que tenga un lugar específico para circular, el ciclista tiene la obligación de circular por ahí, pero dada la infraestructura del ordenamiento urbano en nuestro país, todos sabemos que circular no es fácil: las ciclovías no tienen el ancho suficiente, el volumen del tránsito no colabora. Entonces, más que fiscalizar, en este momento la primera preocupación es dar seguridad a la circulación y crear la infraestructura y que todos promuevan la infraestructura adecuada para la circulación. ¿Y cuál es el otro problema que tenemos? Que recién estamos -ha salido en la prensa- trabajando en el permiso de conducir por puntos. Para crear un permiso por puntos necesitamos tener registros informáticos, y para cada sistema informático se requiere de un *software* específico, y todo el mundo tiene que colaborar y aportar información para ese registro. En este momento, recién estamos logrando obtener una bonificación a nivel registral de vehículos y conductores para lograr llegar al permiso único de automotor y, en lo posible, de motos. Sería una etapa deseable poder incorporar a las bicicletas, pero a partir de que yo quiera fiscalizar, tengo que tener un registro de conductores de bicicleta, y para tener un registro de conductores de bicicleta ¿qué esperaría? Que cada ciclista se prepare y tenga un permiso de conducción adecuado a su edad. Si logro un registro de conducción para un ciudadano que va a manejar un vehículo, tengo la posibilidad de fiscalizar, y también puedo pedir la matriculación del vehículo. ¿Y qué podría pedir ahí también? Un seguro obligatorio. Pero también tengamos en cuenta que la población que usa bicicleta, a veces, no es la socialmente más afín a una cantidad de cuestiones. Entonces, volvemos al inicio, a las

campañas de educación y a la creación de una cultura ciudadana de respeto. Es una aspiración y comparto su preocupación, porque todo derecho conlleva una obligación, y si esa obligación es incumplida, requiere de una sanción inmediata.

Lo que nos está pasando es que las sanciones se prolongan en el tiempo. A su vez, cuando creo el registro, para notificarle, si hay abogados, sabemos que tiene que llegarle la notificación en forma porque, si no, la multa cae. Si hago un sistema de fiscalización y sanción y no logro que se cobre esa multa, de por sí cae el sistema, entonces, tenemos que ser muy cautos en cada paso que damos en la evolución, que requiere de una cantidad de articulaciones y coordinaciones.

Sí, compartimos esa aspiración; creo que en algún momento podremos llegar si cumplimos la etapa automotores, motos y registro de vehículos, registro de conductores, y podremos avanzar en esa línea que usted propone.

SEÑOR MANZOR (Carlos).- Mientras nosotros hablamos, sigue muriendo gente que circula en bicicleta y en moto. Hoy me respaldaba en la publicidad. ¿Recuerdan cuando la intendencia comenzó con aquello de no tirar papeles a la calle? Acudimos a la vergüenza personal para que cada uno se guarde el papel en el bolsillo y lo tire después, a mí, por lo menos, me ha pasado, y si no, está mi hija o mi nieta que me llaman la atención, que también son una ayuda. Mapfre ha sacado una serie de pequeños libros -la maestra nos ayuda a repartir en todo el interior- con los que trabajan los maestros, justamente, en la educación vial. Esos libros hacen la representación de una selva compuesta por ómnibus, camionetas, autos; es algo que les llega a los chiquilines, y creo que ellos son los primeros impulsores de todo este tipo de cosas. Por eso, no debemos bajar los brazos.

Cuando vemos a nuestro compañero Viera, que compartió en Inefop a mil quinientos personas que trabajan con pizzerías, farmacias, etcétera, es importante que se hayan entregado mil quinientos diplomas para trabajar. Uno de los grandes flagelos que hemos tenido son las muertes de los chicos que trabajan en pizzerías repartiendo; es tremendo. Tenemos que recurrir a eso, ¿pero a quién responsabilizamos? Todos sabemos que esos chicos son unipersonales, pero cuando caen abajo del ómnibus, están ellos solos y su familia, y no hay nadie más. Eso repercute en el Banco de Seguros por los chicos que quedan lisiados.

Nosotros trabajamos en las reglas y en las normas, nos parece bárbaro, pero después debemos crear la forma de cómo ayudar a esta gente. Por ejemplo, sabemos que hay unos chalecos especiales que cuestan trescientos o cuatrocientos dólares. ¡No le podemos pedir a un empleado de la construcción que se compre un chaleco de cuatrocientos dólares! ¿Qué come? ¡Si con lo que gana no puede comprarlo! Entonces, ahí tiene que entrar el Estado, como el Banco de Seguros. La vicepresidenta me comentó sobre la posibilidad que tenían de donar chalecos que bajan un 80 % los siniestros de los motociclistas. Hay varias cosas para trabajar; en el pensamiento, estamos todos totalmente de acuerdo. En el interior piensan igual; los intendentes están todos de acuerdo con esto.

Ya tenemos el diagnóstico, ahora tenemos que actuar, ver qué medicamento damos; eso es lo importante, y sabemos que todo se hace con plata, es la cruel realidad. Mapfre es una compañía de seguros privada que ayuda con los libros, por ejemplo, que requieren de un montón de plata, pero ayudan a, prácticamente, todas las escuelas del interior en las que los hemos repartido. Ahora firmamos otro convenio y tenemos otro resto. En definitiva, la concientización, como se decía, es muy importante.

Ahora firmamos un convenio con el Ministerio del Interior; creo que tenemos que empezar por casa, con la seguridad de los choferes que manejan los patrulleros, que tienen que

ser los más aptos para esto, así como con los militares. En fin. Debemos comenzar la tarea de docencia, de concientización, pero también tenemos que ver lo que puede ser la parte de… Porque le pedimos un casco a un ciclista que puede valer dos o tres mil pesos. De parte del Estado tendríamos que tener un afloje en algo para ayudar y entrar todos en esto, para demostrar, por lo menos, la iniciativa de otorgar préstamos, descuentos o, de alguna forma, subvencionar este tipo de gasto que le vamos a exigir al usuario de la bicicleta o de la moto.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Marcelo).- Señor presidente: este es un tema tan complejo que, seguramente, podríamos estar todo el día abordando las diversas aristas que requiere su consideración.

Voy a hacer una primera reflexión y, luego, un par de preguntas. Lo primero que quiero decir es que es imposible analizar este tema sin una verdadera política de Estado; no hay forma, no hay posibilidad de comenzar con un diagnóstico y luego dar una respuesta si no hay una política de Estado. Por eso digo que debe haber continuidad en los procesos y en las decisiones que se toman. Me preocupa la Ley N° 18.191 de creación de la Unasev, porque fue intención de todo el sistema político darle jerarquía a un organismo que tuviera como objetivo el análisis de la seguridad vial. Me anoté que, con posterioridad, la Ley N° 19.678 de octubre del 2018 le dio nuevas competencias a la Unasev, y un año después se las modifica. Esa es la preocupación que tengo respecto de la falta de señales claras en la conformación de un organismo que debe estar en la consideración y en la priorización de todos quienes, de alguna manera, decimos sentirnos preocupados por esta pandemia silenciosa, como se ha señalado por ahí.

Hemos hecho algún pedido de informes por otro tema, porque en alguna oportunidad nos gustaría analizar todo lo relativo a los seguros. Creo que, a la luz de casi una década de su aprobación, necesita ser reformulada, por lo que planteaba la doctora sobre ese complejo mundo de nuevos propietarios de vehículos, como las bicicletas, y también es necesario el acceso a una licencia de circulación: cómo se matriculan, qué tipo de seguro aportan; necesitamos tener mucha creatividad y mucha actitud proactiva para dar respuesta a un tema que, a mi juicio, sigue estancado. Y tiene un número. Me gustaría conocer cuál es el presupuesto que tiene asignado la Unasev para comunicación. No tiene. La propia Unasev nos dice que lo que tuvo como resultado de multas por circular sin seguro obligatorio en el 2021 fue de apenas $ 5.000.000. El propio Banco de Seguros reconoce que es un tema donde no hay capacidad de fiscalizar y, por ende, es casi un saludo a la bandera. Podría seguir dando números, pero realmente, a veces, me preocupa lo que tiene que ver con el discurso, y hago un *mea culpa* de lo que uno representa desde el punto de vista político, por no haber podido avanzar en una verdadera política de Estado.

Quiero hacer dos preguntas concretas respecto a temas que nos interesa conocer. ¿Los planes educativos son curriculares o son talleres que funcionan a instancias de los directores de los centros educativos? Y la otra, que puede ser respondida o no, como siempre decimos, es saber la opinión de la Unasev en referencia a la propuesta que se ha hecho por parte de algún intendente sobre la reducción o la baja de la edad cronológica para acceder a la licencia de conducir, porque en algún tiempo, como también decía la doctora, estaba la cultura de regalarle el ciclomotor al chico o a la chica cuando cumplía los quince años, y salía a la vía pública y después había que intentar explicarle que no estaba autorizada, que el ciclomotor no era un juguete, que era un vehículo para circular en la vía pública y todos los líos que generaba a nivel de la sociedad. Pero también tenemos señales contradictorias en el sistema político, y nos gustaría que la Unidad, que tiene la capacidad, la experticia, el conocimiento, diera una señal clara en ese sentido. Hasta el momento no la he visto. Quiero decir que en

educación inicial y primaria existe el programa vinculado al tema de la seguridad vial desde inicial, a partir de los tres años. Luego, en educación media, o sea, básica, está involucrado el tema de seguridad vial en todas las asignaturas que hacen a la formación ciudadana, pudiéndose relacionar el tema con cualquier otra asignatura porque son competencias de todas ellas hacer que el niño vaya formando su criterio global de forma crítica.

Podemos trabajar el tema de la seguridad vial desde la Física, la Química, la Biología, las Matemáticas. Y, en Formación Ciudadana, trabajamos la parte de legalización y normativas, es decir, desde todas las áreas. O sea que, está involucrado, y depende de nosotros, los docentes, el llegar. Para ello, estamos haciendo talleres de concientización, sensibilización, hacia los estudiantes y docentes. El resultado del plan que hemos presentado se verá dentro de dos o tres años, porque nada en educación es instantáneo, todo tiene su proceso.

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Quiero agradecer la presencia de las autoridades de Unasev, en especial al señor Carlos Manzor, con quien tenemos una relación desde hace muchísimo tiempo.

Por supuesto que toda la información que hoy las autoridades de Unasev y los equipos técnicos trasladan a la Comisión es de recibo. Seguramente peque de abogado del diablo y voy a tratar de estar lo más distante de pecar de grosero, pero me llama la atención que hoy fuimos convocados a esta Comisión en virtud de un proyecto de resolución presentado por una colega legisladora, la diputada Alejandra Inzaurralde, y en virtud de las competencias, las autoridades y las delegaciones que han sido invitadas al día de hoy realmente han sido para generar un juicio de valor y en experticia, concretamente acerca de un proyecto de resolución. Si está y si es ánimo de la Comisión -y el presidente lo autoriza- ingresar a otro tipo de consideraciones, juicios de valor, análisis, consultas, sinceramente, me hubiera encantado conocer las reglas de juego de antemano desde el comienzo de esta Comisión. Simplemente quería decir eso, sin herir ninguna sensibilidad. En realidad, hoy fuimos convocados y todos en la mañana de hoy nos hemos congratulado, hemos suscrito y nos hemos comprometido a trabajar en pos de esta iniciativa. Dediquémonos a trabajar en esto.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- No me hago cargo de lo que dice el diputado Martínez porque yo hablé sobre lo que nos informó la delegación. Me parece que está absolutamente adecuado, porque tiene que ver con lo que presenta la diputada el hablar de los temas vinculados a la circulación en el tránsito. Lo hicimos con la delegación anterior y lo hacemos con ustedes. Además, agradezco, sinceramente, la información que nos dieron, no solo verbalmente sino también esta que es valiosísima. Por lo tanto, en lo personal no me siento afectado por lo señalado por el diputado Martínez, ya que tiene que ver con el objeto que estamos analizando. Simplemente, quería hacer esa aclaración. No soy sensible, pero a veces me pongo sensible.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Obviamente, saludo a todas las autoridades del cuerpo de asesores.

Quiero convalidar lo que dijo nuestro compañero Daniel Martínez, haciendo la salvedad que acaba de realizar el compañero diputado Carlos Varela.

Vamos "al pan, pan; al vino, vino". El diputado Fernández formuló una pregunta que, seguramente, ustedes no están en condiciones de responder porque, además, el presidente de la Unasev no está presente. Quiero dejar con meridiana claridad eso establecido porque no es un tema menor, es un tema de fondo, un tema muy importante que hoy no se puede responder. Me hago cargo de lo que estoy diciendo porque,

evidentemente, si ustedes llegan a formular una apreciación sobre el tema que no encuadra con las directivas del presidente, seguramente van a tener problemas. Por tanto, me hago eco de lo que dijo el compañero Martínez que, obviamente, traslado a la Mesa.

SEÑORA REPRESENTANTE INZAURRALDE (Alexandra).- Quedé para el final para darles la bienvenida porque los compañeros tuvieron la amabilidad de recibirnos y darnos este espacio en esta Comisión para que podamos escucharlos a ustedes.

Obviamente la introducción de la motivación vinculada a la presentación de este proyecto la había hecho en oportunidad de recibir a la Federación Ciclista del Uruguay, por lo tanto, no puedo ser reiterativa frente a los compañeros. Quiero agradecerles toda la información que se dio con relación a las actividades y a todo el esfuerzo que se viene realizando desde la Unasev, comenzando por la voluntad y el anuncio de la reglamentación de la ley. Ese me parece que es un paso fundamental que se tiene que dar.

Por otra parte, más allá de los esfuerzos, indudablemente, no está permeando en la comunidad el conocimiento de la normativa que existe, que está vigente, que es a donde nosotros puntual o concretamente apuntamos.

Saludo todas esas iniciativas y trabajos que se vienen realizando porque a nosotros también nos permiten difundir. El esfuerzo se está haciendo. Indudablemente, hay que continuar y ver por dónde se puede avanzar más. Tal vez podamos integrar a la comunidad y a quienes son, en definitiva, destinatarios y beneficiarios de estas normas para poder dar difusión a este trabajo que se viene realizando.

A mí, personalmente, todo lo que ustedes mencionaron me resultó muy instructivo. Creo que todos podemos colaborar con el afán de poder difundirlo, trabajar y profundizar mucho más esa concientización, campaña, difusión, también desde la perspectiva de que es un tema sumamente complejo, que tal vez requiera una planificación, como mencionaba hoy la doctora. No se puede comenzar por fiscalizar aquello de lo que todavía no hay total conocimiento. A su vez, debemos tener conciencia de en qué contexto nos estamos manejando. Mucha de la población que va a ser destinataria de todo esto son personas pertenecientes a un contexto socioeconómico en el que, seguramente, no podrían participar de determinados aspectos, ni de indumentaria que les confiera seguridad. Por tanto, exigirles esa indumentaria cuando sabemos que el mecanismo que tienen para poder trasladarse es sano, es compatible con el medio ambiente y es saludable; también sabemos que es un riesgo para su vida si no lo maneja adecuadamente. Por eso, creo que es fundamental comenzar por la concientización, por el conocimiento. Por supuesto que es un derecho, pero también es una obligación -soy consciente de eso-, pero este proyecto apuntaba a que los terceros comiencen por conocer ese derecho que tienen los ciclistas, que no lo conocen. Y, muchas veces, el Estado que fiscaliza no lo conoce, porque mencionaba en la anterior comparecencia de la Federación que ciclistas de Lavalleja mencionaban que habían sido parados y observados por Policía Caminera, que no conocía la reglamentación. Les trasmito el caso de alguien que iba en un vehículo -para sortear ciclistas no puede ser en doble línea amarilla, sino en una sola línea, o sea línea común- y para sortear el ciclista se corrió un poco para poder rebasarlo porque no venía nada de frente. Se le puso en conocimiento de cuál es la normativa, ya que en ese momento no se conocía este derecho que tienen los ciclistas.

Me parece que ha sido muy importante y rico todo lo que aquí se ha expresado. Muchos pueden colaborar, como ser: gobiernos departamentales, Ministerio de Transporte a través de la ANEP, las empresas privadas, aseguradoras, todos, a los efectos de dar una

gran difusión acerca de que hay que convivir, sobre todo en las rutas porque ahí más vulnerables están los ciclistas. Lo que se señalaba es verdad: las ciudades no fueron construidas para convivir el auto con el ciclista. Por lo tanto, muchas todavía tienen una diagramación arquitectónica que no prevé el espacio para la bicicleta. Si hay voluntad, también habría que prever reservar para esas vías de comunicación de la ciudad que un auto que quiera pasar por esa vía tenga que indudablemente ir a una menor velocidad.

Lo mismo que el casco. No queda claro. Hay detractores del casco. Hay quienes opinan que no. En ese sentido no existe una línea clara, un conocimiento claro de qué es lo mejor. Eso también. Creo que planificando o generando una hoja de ruta de por qué camino hay que ir, me parece que es por ese lado a lo que apunta el proyecto: ser conscientes de que somos parte de un sistema concientizador y que todos tienen que cumplir determinado rol. De alguna forma, hay que bajar ese conocimiento a la población, que es la destinataria de toda la regulación.

Les agradezco mucho la participación en la Comisión y habernos hecho partícipes de todo lo que se está trabajando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos su visita y seguiremos en contacto.

(Se retira la delegación de la Unidad de Seguridad Vial, Unasev)

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Si los integrantes de la Comisión no tienen inconveniente y a usted le parece bien, podríamos votar este proyecto de resolución antes de recibir a la próxima delegación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, si estamos todos de acuerdo, procedemos a votar el proyecto.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Pasamos a designar un miembro informante.

SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Propongo como miembro informante al señor diputado Lereté.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ingresa a sala una delegación de la Asociación de Usuarios de Adami)

SEÑOR PRESIDENTE.- Damos la bienvenida a la Asociación de Usuarios de Adami, representada por los señores Federico François y Luis Du Boishamon.

SEÑOR DU BOISHAMON (Luis).- Buenas tardes. Ya nos conocemos, no es la primera vez que comparecemos por la Asociación de Usuarios de Adami. Hemos venido en anteriores oportunidades con algo referido a lo que hoy también venimos a plantear, que es sobre nuestro aeropuerto.

Yo represento a todos los usuarios de esta Asociación, que fue creada en octubre de 2018. Es una asociación sin fines de lucro que busca nuclear y solicitar medidas para que nuestro aeropuerto sea actual, que funcione y que todos volemos sin otras preocupaciones que las propias de volar.

En esta oportunidad, paso a leer lo que venimos a solicitar y ustedes me siguen.

Como presidente de la AUA, represento a los usuarios del aeropuerto internacional más antiguo y utilizado por la aviación general en Uruguay, con el fin de solicitar ampliar las operaciones para que nuestro aeropuerto funcione de manera permanente e ininterrumpida las veinticuatro horas del día, los trescientos 365 días del año, de manera nacional e internacional, según lo establece el artículo 8° de la Ley N° 19.925, Creación del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales para el Uruguay.

En ese artículo en la segunda parte dice: "Establécese que el Aeropuerto "Ángel S. Adami" (SUAA), no integrará el Sistema Nacional de Aeropuertos internacionales, sin perjuicio de lo cual, mantendrá los servicios aéreos internacionales permanentes…"

A continuación les compartimos una gráfica, con datos que salen de la web de Dinacia (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica), en donde se llevan los registros de los movimientos de todos los aeropuertos del Uruguay.

Uruguay, después de esta Ley N° 19.925 quedó con aeropuertos concesionados, que son los aeropuertos de Rivera, Salto, Paysandú, Melo, Durazno y Carmelo; además de Carrasco y Laguna del Sauce, pero en este caso los datos salen de los pequeños aeropuertos y de los que utiliza la aviación general, no como los otros, que son para la aviación comercial o líneas aéreas.

Por otro lado, como aeropuertos públicos que siguen perteneciendo a la Dinacia y no fueron concesionados quedaron los de Artigas, Tacuarembó, Vichadero, Treinta y Tres, Río Branco, Jagüel y Colonia, además de Adami, que tampoco lo integra y está en el tercer gráfico.

Ahí tenemos datos solamente de 2020 y 2021; los datos de 2022 todavía no fueron publicados, pero la Dinacia, en esa estadística donde están las dos gráficas podemos ver, en la sumatoria de aeropuertos concesionados más la sumatoria de aeropuertos públicos no alcanza a la cantidad de operaciones que tiene el aeropuerto de Adami, que es el aeropuerto de Melilla, ni en el 2020 ni en el 2021.

A su vez, aquí tenemos números donde se muestra la cantidad de operaciones que se realizaron en cada uno, la sumatoria del resto y la gráfica. Estos datos fueron sacados en pandemia, teniendo en cuenta que en la pandemia el aeropuerto de Adami se cerró para recibir y salir con vuelos internacionales; solamente se dejó Carrasco y Laguna del Sauce. Por lo tanto, estos datos reflejan menos la realidad de lo que está pasando ahora en 2022. Notamos una clara tendencia que confirma esta estadística y se ve una tendencia creciente y sostenida de las operaciones, tanto nacionales como internacionales en el aeropuerto.

Nuestro aeropuerto cuenta con una infraestructura moderna, ya que se realizó una importante inversión, hace pocos años. En 2018- 2019 se hicieron obras muy grandes, se modernizó y agrandó toda nuestra terminal, que fue inaugurada en el año 2020, cumpliendo cien años el aeropuerto de Adami. También se hicieron instalaciones muy grandes en surtidores de combustibles, tanto para la aviación general como para la aviación comercial; se adecuó la pista; se evaluó alargar la misma; se instalaron aparatos modernos de rayos X para el control aduanero; se extendió la plataforma principal para poder recibir hasta ocho aeronaves simultáneas; se construyeron torres de iluminación para reforzar las operaciones nocturnas de nuestro aeropuerto; se pintó y acondicionó la pista; se modificó y se volvió a hacer todo el cerco perimetral; se revisaron adecuaciones a los procedimientos instrumentales de la llegada de GPS al aeropuerto y esto lo convierte en un aeropuerto de vanguardia en Uruguay, sin duda, y en la región es un aeropuerto bastante moderno, si nos comparamos con otros países.

Pero la limitante que tenemos hoy en día, y por la cual venimos a solicitar, es que al momento estamos funcionando solamente desde las 7 AM hasta las 7 PM. La función entre las 7 AM y 7 PM es la de operaciones, de Aduana, de controladores, de meteorología y de servicio de combustible.

Nuestro aeropuerto cuenta con la infraestructura e iluminación necesarias como para operar de día y de noche, lo cual hacemos en los meses de invierno, cuando el sol se oculta antes de las 7 PM. En el verano los días se alargan, pero el horario del servicio se mantiene, lo que hace que a las 19 horas siga siendo de día y aún con un par de horas más de luz por delante el aeropuerto finaliza sus servicios y quedamos limitados a volar solamente de manera nacional, hasta que se oculta el astro rey.

Nuestro aeropuerto nuclea a la mayoría de las escuelas e instructores destinados a formar alumnos pilotos, quienes requieren volar, al menos, tres horas de noche. O sea, en el curso de cada alumno piloto es necesario por requisito volar de noche tres horas para que el alumno -luego piloto- sepa cómo es volar de noche. Hoy en día, en Melilla no estamos pudiendo hacerlo y tenemos que mandar a nuestros alumnos -futuros pilotos- a que vayan con los instructores a cumplirlo en la única opción que tenemos es direccionarlos al Aeropuerto Internacional de Carrasco. Esto significa sacarlos de donde están, salir de sus hangares, hacer un vuelo de tardecita para llegar de noche y en ese lugar tener que volar, dejar el avión ahí a la intemperie, ir en taxi y al otro día irlo a buscar nuevamente -esto implica pagar la entrada dos veces en ese aeropuerto- para cumplir con los requisitos que establece la reglamentación para hacerse piloto, además de los riesgos de volar de noche por arriba de la ciudad y demás.

A quienes somos pilotos la normativa también nos exige que volemos y nos mantengamos en vuelo, volando de manera nocturna para mantenernos vigentes volando. Como no tenemos aeropuertos en Montevideo, somos direccionados a un aeropuerto que no está pensado para la aviación general, sino para aerolíneas y convive un avión de dos personas con uno de cuatrocientas en un lugar que estamos molestando y con tasas que, muchas veces, no podemos afrontar, pero si no, no podemos seguir siendo pilotos. En varias oportunidades hemos solicitado y coordinado con los controladores extender horarios en nuestro aeropuerto hasta las veintidós horas; lo hemos realizado y se ha podido hacer. Hoy en día, no lo estamos logrando y esta solicitud de ampliación permanente va a contemplar tener la instrucción nocturna que todo alumno precisa.

En Adami se encuentra la mayor cantidad de escuelas e instructores y aeroclubes de Montevideo; es donde más se forman alumnos pilotos. Otro aspecto a destacar es el PGU, el precio global unificado, correspondiente al pago anual de la matrícula de cada aeronave, donde esos recursos van destinados para infraestructura aeronáutica; como Melilla nuclea más de la mitad de la aviación general del país, solicitamos priorizar los recursos que ingresan por esa vía.

Hemos planteado y trabajado junto con la Dinacia estos temas y con la mejor voluntad se nos responde que si bien la intención es ampliar los horarios de Ángel Adami de manera permanente, al momento los recursos humanos destinados para los aeropuertos son limitados y hay faltante de los mismos. Es por eso que solicitamos a esta Comisión encaminar las gestiones que ustedes consideren necesarias a los efectos de asegurar los recursos humanos y materiales suficientes para mantener la operación de SUUA con todos los servicios en el horario completo y con el servicio de suministro de combustibles, operaciones, sin detrimento de los recursos que deban ser destinados.

Sin más, les saludamos atentamente la Asociación de Usuarios Adami.

Muchas gracias.

SEÑOR DU BOISHAMON (Luis).- Simplemente, quisiera decir que lo que está escrito está bastante claro.

El resumen es que en Adami se concentra más de la mitad de la operación de la Aviación Civil y estamos con restricciones de materiales humanos y económicos que nos restringen, tanto en la parte operativa como en la parte de seguridad. Solo para poner un ejemplo de estos días: tenemos falta de personal en los servicios de combustible y, entonces, para noviembre está previsto que durante cinco o seis días no habrá combustible en ningún horario. Obviamente, volar sin combustible es imposible, así que parece claro que necesitamos resolver ese tipo de cosas de alguna manera. Pensamos que la Dinacia está haciendo el mejor esfuerzo, pero supongo que la intención de esto es apoyar ese esfuerzo que hace la Dinacia, trayendo estos números y tratando de hacerles ver que, en realidad, la actividad aeronáutica no es el mero hecho de hacer volar un avioncito, sino todo el entorno que conlleva: desde cosas tan simples como vuelos sanitarios que todos sabemos que se necesitan y que parece que no tienen demasiada explicación, hasta vuelos de instrucción que son los que posibilitan que la actividad se mantenga; si bien la fumigación no es la actividad que hay más en Melilla, ni cerca, pero hoy todos comemos y podemos exportar alimentos, porque la fumigación existe y muchos de sus pilotos surgen de Melilla. Después, está la pequeña aviación comercial que funciona en el Uruguay. En realidad, es bastante insignificante, pero el poco movimiento que tiene es muy significativo en lo que vuelca, porque muchas veces en un solo vuelo se concentran empresarios o comerciantes que terminan realizando en el país importantes inversiones, negocios que rápidamente se vuelcan a la comunidad y que permiten, fundamentalmente, que la agroindustria siga funcionando lo mejor posible y en forma real. De otra manera, no resulta imaginable hoy que venga un inversor, un empresario del hemisferio norte, baje en Carrasco y que tenga que ir a Artigas o a Bella Unión o a cualquier estancia -de repente, ni siquiera tan lejos- sin avión; si no lo hace en avión, no viaja. Entonces, se va a la Argentina o se va a Brasil, donde dispone de aviones, infraestructura, servicios de todos los colores y dejamos el país retrasado en algo que creo que todos sabemos: la conectividad hoy no es el fuerte nuestro. Bueno, este es un eslabón más de la conectividad y es el más grande. Entonces, lo que pedimos es reforzar los recursos.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Quisiera saludar a la delegación.

Me interesaría profundizar en el último párrafo de la nota donde, de alguna manera, está el planteo concreto que se formula. Tengan en cuenta que hablan con un neófito del tema. Quisiera conocer en detalle, desde su punto de vista, para lo que están solicitando, cuál es el número de personal que requerirían de forma permanente y, además, destinado a qué actividades para, de alguna manera, tener una composición de la situación y saber dónde está el talón del problema.

Muchas gracias.

SEÑOR FRANÇOIS (Federico).- Muchas gracias por la pregunta, la verdad que es muy buena, ya que lo hemos trabajado, lo hemos visto. Hoy contamos con los recursos que tenemos y con los recursos que tenemos no habría que hacer mucho, ni se precisaría tanto para hacer una extensión horaria. Los servicios necesarios para operar de manera internacional se pueden contratar a demanda, ya sea en aduana, migración o lo que fuere. Nuestro Aeropuerto de Carrasco no es que tenga una actividad permanente que

requiera tener un aduanero y gente de migraciones de manera permanente como ocurre en el resto de los aeropuertos, mismo vienen del puerto y pueden ir por determinados temas puntuales y que lo pague el mismo operador que llega; eso es lo que ocurre en Colonia y en Artigas. Lo que sí se precisan son controladores de tránsito. Está previsto que en varios aeropuertos de Uruguay empiecen a funcionar veinticuatro horas, pero antes de que comiencen a funcionar veinticuatro horas otros aeropuertos que tienen mucho menos movimiento, nosotros queremos asegurar que el nuestro tenga el funcionamiento básico.

Ese es un poco el planteo y adelantarnos a algo que vemos. Si hoy le están faltando los recursos a la Dinacia, el año que viene, cuando empiecen a funcionar tres aeropuertos nuevos le van a faltar más todavía. Creo que ahí tenemos un problema que también se puede resolver de otra manera con automatismos; no se precisa a una persona, hoy en día, para controlar el clima, ya que hay máquinas que dicen el clima, la temperatura y miden la humedad de ambiente, lo reportan y eso sustituye o genera un informe meteorológico que no requiere de un nuevo puesto de trabajo. Lo mismo ocurre con el control de tránsito, con quien prende y apaga las luces -no se precisa un funcionario para prender y apagar las luces de un aeropuerto-, ya que hoy las tenemos, pero lo que no tenemos es acceso a las llaves que las prenden y las apagan. Si les pedimos que nos dejen prendidas las luces y que las apaguen a las siete de la mañana cuando entran, podríamos volar de noche y se terminaría el problema. De hecho, hay una luz que la prenden por si el presidente llega en una emergencia para que alguien le prenda las luces, o sea, el recurso está y lo que falta es la voluntad de que alguien deje prendidas las luces o tener un automatismo como tiene cualquier aeropuerto, es decir, que el mismo piloto desde la radio apretando dos veces un botoncito las prende, tres veces le aumenta la intensidad, con cuatro veces las apaga y si no toca nada a los veinte minutos se apagan solas y no generan un gasto; son luces led y ese automatismo tiene un costo insignificante. Bueno, automatismos y una cantidad de temas podrían minimizar la cantidad de gente que se necesita. Ahora, aún necesitando entendemos que con los mismos turnos que tenemos duplicándolos o ampliándolos tendríamos cubierto el aeropuerto las veinticuatro horas y no son tantos los recursos que se piden y sí los hay en el resto de los aeropuertos que mencionamos y los van a precisar. Ese es un poco el planteo.

No sé hoy cuántos funcionarios del Estado tiene Carrasco, no sé cuantos tiene Laguna del Sauce o cuántos van a tener los seis nuevos aeropuertos que van a ser concesionados; no lo sé, seguramente van a precisar muchos más de los que tenemos hoy actualmente, pero Adami es el único aeropuerto público que por Ley N° 19.925 queda por fuera y debería de funcionar de manera permanente y no lo está haciendo. Sumado a las estadísticas que tenemos, el planteo nuestro es buscar que el mismo funcione en todo momento. ¿Cuántos son los recursos? La Dinacia lo sabe, ya fue planteado y estará dimensionado, pero el tema es destinarlos.

Otras áreas, por ejemplo -sin ser meteorología-, combustible, rampa, servicio de plan de vuelo que se llama operaciones y lo que es operaciones también funciona de siete a siete, pero no es un requisito que necesite de una persona. En Adami hace seis meses se instaló un tótem de autogestión de combustible para suplantar funcionarios, porque de los tres funcionarios que tenemos uno de ellos se jubila a principios del año que viene y le quedan dos meses de licencia que no se pudo tomar; esto quiere decir que el mes que viene nos va a quedar un solo funcionario. Uno de los otros tres está enfermo, y solamente queda uno, por lo que vamos a tener un tercio de los funcionarios que tenemos. Tenemos un tótem de gestión que fue comprado e instalado por la Dinacia; lo único que falta es ponerlo a funcionar, porque ya está. Ahora, cuando esté funcionando

vamos a poder nosotros usar combustible cuando el personal no esté en su lugar de trabajo, falte o se enferme, que entendemos que le puede pasar. Si hubiese más personal, sería mucho más cómodo para todos, pero el personal almuerza de doce a una y en ese horario, hoy en día, nosotros no podemos usar combustible. También de doce a una la gente de operaciones almuerza y coincide con que en ese mismo horario también almuerzan quienes atienden el número de teléfono para pasar los planes de vuelo. ¿Qué quiere decir esto? Quiere decir que mientras la gente almuerza nosotros no podemos pasar un plan de vuelo. Quizás, deberíamos de priorizar o buscar intercalar esos horarios de almuerzo para que todos volásemos en los horarios del mediodía, porque los pilotos, muchas veces, no almorzamos en el horario del mediodía y tenemos que volar igual. Eso no es un reclamo para lo que es la solicitud de hoy, sino que creo que organizando, priorizando y automatizando servicios podemos funcionar sin tener que incrementar la cantidad de los recursos del Estado, que hoy son limitados y que cada vez van a ser menos. No solo pasa esto en nuestro país, sino que en todos los países pasa lo mismo; eso es una realidad. Proyectando, sabiendo que el año que viene vamos a tener muchas personas en la Dinacia que no van a estar, entendemos que cuanto antes empecemos a buscar esas soluciones, antes las vamos a encontrar.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Muchas gracias a la delegación. En el mismo nivel de lo que dijo el señor diputado Fernández, en realidad, aprendemos de este tipo de reuniones.

Con relación a los recursos humanos que mencionaban, recuerdo que hace un tiempo recibimos en esta Comisión a controladores aéreos que nos plantearon la preocupación que tenían por la carencia de recursos necesarios para atender los aeropuertos. En aquel momento, estábamos discutiendo la ley que luego fue aprobada. Ellos señalaron, y me parece razonable, que la formación de un controlador aéreo requiere cursos, especialización, etcétera. De acuerdo a su experiencia y su conocimiento, quiero preguntarles cuál es su opinión al respecto.

Efectivamente, estamos ante la apertura de nuevos aeropuertos, que van a tener los requerimientos necesarios, como ustedes señalan bien, los requerimientos Adami, que parecen totalmente razonables. En el corto o mediano plazo, tendremos a disposición los recursos humanos necesarios para ese tipo de especialización, que me imagino que no se pueden sustituir por ningún automatismo. Más allá de que parece un requerimiento justo el que realizan, no sé si están encarando los tiempos de formación o los llamados -no sé como es el tema específicamente- que permitan atender estos requerimientos que ustedes realizan que parecen muy razonables, absolutamente razonables.

Quería hacer esa pregunta porque recordé aquellas entrevistas que tuvimos aquí con esos profesionales.

SEÑOR FRANÇOIS (Federico).- Muchas gracias, diputado Varela, por la consulta. Es muy buena la pregunta. Me parece que es un recurso más, así como los recursos de operaciones y demás, que hay que adecuar y priorizar.

Hoy en día los controladores pueden volar de manera controlada o sin controlar. Cuando un piloto vuela de manera sin controlar está volando en el "espacio golf" -se dice que "golf" es por la letra ge-, y los espacios aéreos se clasifican por ser controlados o no controlados.

El horario de vuelo permitido en Uruguay es desde el crepúsculo matutino hasta el crepúsculo vespertino, que es media hora antes de la salida del sol hasta media hora después de la puesta del sol; ahí puede volar cualquier persona. Cuando se van los controladores y pasa a ser un espacio aéreo no controlado -se cambia a "espacio golf";

en un espacio limitado en la zona donde está enmarcado nuestro aeropuerto de Melilla-, desde las 7 de la tarde hasta que se pone el sol en verano, hay dos horas en las que los alumnos y demás volamos sin controladores. No hay ningún problema; se vuela, pero en un espacio no controlado. Se puede volar y no hay un inconveniente con eso. No se precisa tener un espacio controlado para hacer un vuelo desde Salto a Montevideo; no precisaríamos un controlador.

Hay automatismos que permiten el control de tránsito con Montevideo Radar, que son personas que están controlando todo el espacio uruguayo. También, hay tecnología en el *transponder* de un avión que permite localizar a la persona y controlarla. Hay países que han exigido ese *transponder*, que se llama ADS- B, y de esa manera se puede controlar toda la aviación desde un único lugar, sin necesidad de tener gente en las torres. La tecnología está sustituyendo en el mundo la falta de recursos humanos y los problemas están generando la necesidad de mejorar y ordenar el tránsito aéreo.

En Uruguay, había aeropuertos que no tenían torre de control y funcionaban de manera internacional. O sea que el controlador no es un requisito. Últimamente, la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) ha entendido que habría que ver a dónde destinar y dónde priorizar esos controladores, viendo los números y viendo dónde está la mayor concentración de vuelos. Eso es para los vuelos internacionales, pero para los vuelos nacionales no se precisa, no son necesarios. Cuando están, llevan su ordenamiento, pero cuando no están, no se precisa la visión general para un aeropuerto.

SEÑOR DU BOISHAMON (Luis).- Si me permiten, quiero agregar algo.

Al igual que los medios terrestres, la aviación tiene reglas de circulación, que son equivalentes a lo que pasa con los autos. Para poner un ejemplo simple, si dos aviones se ven de frente ambos viran a la derecha y con eso no hay forma de que se choquen. Hay un reglamento que regula cómo se desplazan y cómo interactúan los aviones entre ellos.

En realidad, cuando el movimiento es poco, no se precisa un controlador de tránsito aéreo; está claro que si vuela un avión por hora no se va a chocar contra nadie. Entonces, la expectativa de que se precise un controlador aéreo en Melilla para las noches es muy baja, porque nadie pretende que a las dos o tres de la mañana haya mucho movimiento. Ojalá me esté equivocando, pero la realidad es que probablemente en esos horarios no se precise.

Lo que estaba pasando es lo que explicaba Federico. A la hora 19 los controladores se van y nosotros seguimos volando hasta la hora 21, siguiendo la reglamentación que les explicaba; es un poco más compleja, pero es una reglamentación que funciona igual con los autos: el que viene por la derecha tiene prioridad. En realidad, nos entendemos, nos agrupamos, hacemos la circulación que marcan los reglamentos y operamos en el aeropuerto normalmente. Así que la cantidad de funcionarios extra que precisamos es bastante relativa, en parte porque los servicios en las veinticuatro horas -sobre todo en el horario nocturno- van a ser mucho menores, y en parte porque son sustituidos por los automatismos.

Un automatismo muy simple y que cuesta muy poco dinero es el que explicaba Federico, que permite que se puedan prender las luces automáticamente desde el avión. Entonces, no es necesario ni dejar prendidas las luces, ni que haya un controlador. Uno llega a las dos de la mañana -van a ser muy pocos los vuelos- y diez minutos antes prende las luces desde su avión. De todas maneras, Carrasco lo está controlando, porque Carrasco sí está las veinticuatro horas con personas vigilando el radar. No estamos haciendo ninguna cosa descabellada ni desconocida. Nosotros no inventamos el aparato que prende las

luces automáticamente; es un aparato de uso común, certificado para la operación aeronáutica.

Lo mismo sucede con el combustible. Hay sistemas automáticos de carga de combustible. Si usted va a Europa o a Estados Unidos, en muchísimos lugares carga su auto con una tarjeta de crédito. Por decirlo de alguna manera, esto es lo mismo que necesitamos para cubrir estos horarios extraños. Ahora el tema del combustible se ha vuelto crítico en Adami, y si no se consigue personal, el sistema tótem o alguno mejor… Tampoco estamos hablando de millones de dólares, ni mucho menos. Inclusive, alguna vez los usuarios de Adami nos hemos ofrecido para hacer una colecta para poner algún equipo de esos. En esos horarios extraños en los que los funcionarios faltan al trabajo -porque se enferman, tienen licencia o por la razón que sea; todos son humanos y tienen derecho a faltar un día a su trabajo- se usa el sistema automático.

En estos casos, hay que hacer una evaluación. Supongo que la Dinacia (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Automática) hará una evaluación de gestión y verá en qué momento se precisa o cuántos funcionarios se precisan para mantener el control efectivo en los horarios de gran tránsito. Es impensable que nosotros digamos que no se precisa un semáforo en 18 de Julio y Ejido. En 18 de Julio y Ejido tiene que haber un semáforo, está claro, y en Melilla a las dos de la tarde, a las 6 de la tarde o a las 8 de la mañana tiene que haber un controlador, pero no a las dos de la mañana.

Lo mismo pasa en los aeropuertos del interior, que tienen dos o tres operaciones por día, ¿para qué precisan un controlador? Por si eventualmente se juntan a la misma hora. Es carísimo. Entonces, si se juntan a la misma hora empezamos a aplicar la lógica del reglamento: "Vos pasas primero, vos pasas después". Cuando se requieran "operaciones instrumento" habría que hacerlo así, porque los aviones no se ven entre ellos. Pero todo eso requiere una evaluación en cuanto a qué cantidad de personal precisamos para cubrir tantas horas de vuelo por "instrumento" y tantas horas de vuelo en las que no se requiera el vuelo por "instrumento". Hago la aclaración de que de noche se puede volar visual, de noche se ven los aviones mejor que de día, inclusive con los sistemas nuevos de luces estroboscópicas, etcétera. Es mucho más fácil ver un avión en la noche que en el día, aun considerando los aviones de la Fuerza Aérea, que son muchos y están pintados de forma tal que uno de día los ve muy poco. Entonces, hay que considerar eso también: que en la noche es fácil, se puede volar visual, se puede volar sin control.

Los requerimientos humanos habría que pensarlos muy bien y no son ni cerca de los que se imaginan que necesitamos. Lo mismo sucede con los recursos materiales. Estos equipos automáticos que prenden y apagan las luces de manera automática en las pistas -hoy no estamos actualizados- salen US$ 3.000 o US$ 4.000. Un surtidor automático no sale US$ 200.000 ni mucho menos. Lástima que no está el diputado Cal en este momento -lo habíamos invitado, pero no estaba- que tiene experiencia. Si usted hace un estudio de gestión y se pregunta cuánto me sale poner un surtidor automático y cuánto necesito para tener tres o cuatro funcionarios, son números absolutamente razonables. Nadie está diciendo que se elimine a los funcionarios. Simplemente, que en el horario en que el funcionario no puede estar -porque se enfermó o porque tiene licencia; nadie va a tener una persona a las dos, tres, cuatro, cinco de la mañana para recibir a un avión- esos equipos que los sustituyen son viables. No son números extraordinarios, menos para un aeropuerto que tiene el movimiento que estamos mostrando. No es que en Melilla vuele un avión por medio día, vuelan treinta, cuarenta aviones por día. En realidad, por días reales, porque hoy estamos trabajando en la mitad del horario que podríamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias por la visita a la Comisión. Tomamos nota de su exposición.

Tal vez, definamos una comunicación con algunas autoridades, haciendo énfasis en estos puntos y eventualmente los invitaremos a participar en la Comisión, o ellos mismos querrán venir a aclarar. En el transcurso de esas acciones tal vez ya se estén ejecutando algunos cambios, algunas mejoras.

El diputado Sebastián Cal, además de la solicitud formal que ustedes hicieron a la Comisión, propició que se generara esta instancia y que los recibiéramos lo más rápido posible. Hoy no pudo venir por razones de fuerza mayor, claro está, pero estuvo y está presente, más en un tema que es una de sus banderas.

Muchas gracias.

SEÑOR FRANÇOIS (Federico).- Muchas gracias a ustedes por recibirnos.

Este es un tema de los usuarios de Adami. Entendemos que, en esta Comisión o en el ámbito que fuere, quienes estamos relacionados con la aviación debemos participar en estos temas que se relacionan con la aviación en general.

Nosotros representamos a más de la mitad de las personas que vuelan, que están nucleadas en otros aeropuertos. Además, pertenecemos a una cámara en donde llegamos prácticamente al 90 % de las personas que utilizan aviones en Uruguay, todos civiles.

En ese sentido, nos gustaría ser parte de lo que directamente nos involucra -que es la aviación-, compartir nuestro conocimiento con los legisladores y toda la población a través de ustedes para poder tener las herramientas que necesitamos para volar de manera segura y aportar nuestro conocimiento, ya que muchas de las personas que integran esta Asociación tienen experiencia a nivel mundial.

La problemática de la falta de recursos está en todos lados y es permanente; hay que estar actualizándose y dinamizándose para poder seguir volando de manera segura y evitar cortar las operaciones, para volar cada vez más.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación de Usuarios de Adami)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

